



PREZYDENT MIASTA ŁODZI

Łódź, dnia 28 marca 2012 r.

ZDiT-NO.0521.38.2012

Pan
Jerzy Balcerek
Radny
Rady Miejskiej w Łodzi

Gracjusz Balcerek

W odpowiedzi na interpelację zgłoszoną przez Pana Radnego podczas obrad XXXV sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 14 marca 2012 r. w formie wniosku Stowarzyszenia „Przyjazna Komunikacja dla Nowosolnej” w sprawie budowy węzła komunikacyjnego „Brzeziny” na autostradzie A1 oraz wariantu trasowania obwodnicy Nowosolnej uprzejmie informuję:

Kwestie związane z lokalizacją oraz rozwiązaniami projektowymi a także oceną wpływu na Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Audytem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego węzła „Brzeziny” realizowanego w ramach budowy autostrady A1 na odcinku Stryków - Tuszyn leżą w zakresie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która jest investorem przedmiotowej inwestycji.

Na podstawie informacji i wniosków zebranych podczas spotkań informacyjnych z mieszkańcami, które odbyły się w dniach 18.04.2011 r. oraz 03.01.2012 r. stwierdzam, iż warianty południowe obwodnicy (1, 2 lub 3) podobnie jak przebiegający po stronie północnej wariant 4 mają swoich zwolenników jak i przeciwników. Każdy z obecnie rozpatrywanych wariantów zawsze będzie naruszał interesy mieszkańców, przez których tereny lub w sąsiedztwie których będzie przebiegał.

W przypadku wszystkich prezentowanych wariantów konieczne jest przeprowadzenie wyburzeń, w tym także budynków mieszkalnych. Odpowiednio:

- wariant A: 61 budynków (w tym 22 mieszkalne),
- wariant B: 45 budynków (w tym 9 mieszkalnych),
- wariant C: 45 budynków (w tym 9 mieszkalnych),
- wariant D: 54 budynki (w tym 8 mieszkalnych).

W przypadku realizacji wariantu 4 + C niezbędne jest wyburzenie 113 budynków, w tym 41 mieszkalnych.

Szacunkowe koszty poszczególnych wariantów przedstawione przez biuro projektowe na spotkaniu z mieszkańcami uwzględniały wstępne koszty wykupu gruntów, które stanowią będą znaczną część kosztów realizacji przedsięwzięcia. Koszty te uwzględniały także kwestie związane z: deniwelacją terenu, odwodnieniem (w tym m.in. zarezerwowano dodatkowy teren pod zbiorniki retencyjne i przepompownie), zabezpieczeniem przeciwhałasowym oraz drogami zabezpieczającymi dojazd do posesji położonych wzdłuż planowanej trasy.

Poniżej przedstawiam szacunkowe koszty realizacji poszczególnych wariantów, bez uwzględnienia kosztu podłączenia do ul. Pomorskiej:

Wariant	1A	1B	2A	2B	2D	3A	3B	3D	4A	4B	4C
Szacunkowy koszt netto [mln PLN]	343,63	373,14	487,89	503,72	535,09	486,80	502,62	537,61	277,93	293,75	358,51

W przypadku wariantu 4 dodatkowo konieczna jest przebudowa ul. Pomorskiej lub budowa jej podłączenia do obwodnicy Nowosolnej, bez którego obwodnica ta traci swoją funkcjonalność. Szacunkowe koszty podłączenia ul. Pomorskiej, które w wariancie 4 odbywa się w śladzie wariantu 2 wynoszą:

Wariant	4A	4B	4C
Szacunkowy koszt netto [mln PLN]	306,02	306,02	306,02

Odnosząc się do kwestii rekultywacji wysypiska „Olkuska” informuję, iż wysypisko zostało zrehabilitowane w kierunku rolniczym – użytki zielone. Odpady na tym wysypisku składowane były w latach 1967 – 1977, zaś w 2007 r. zakończono jego monitoring.

Przebieg wariantów społecznych C i D zmniejsza funkcjonalność całej trasy, gdyż zasadniczo pasuje tylko do wariantu północnego obwodnicy Nowosolnej. Z wariantami południowymi warianty te są połączone w sposób mało racjonalny i wymagają budowy znacznego odcinka wschodniej obwodnicy Łodzi. Dodatkowo projektowany odcinek przebiega w wariancie C na długości ok. 1,5 km a w wariancie D na długości ok. 0,7 km przez Planowany Obszar Chronionego Krajobrazu Pradolina Łódki.

Dodatkowo wariant 4 Obwodnicy przebiega na długości ok. 3,5 km przez Planowany Obszar Chronionego Krajobrazu Stoki Dąbrowy, w pobliżu użytku ekologicznego – Stawy w Nowosolnej oraz przez korytarze ekologiczne przy ul. Grabińskiej i Byszewskiej. Ponadto wariant północny jako jedyny z rozpatrywanych wariantów koliduje z budynkami objętymi ochroną konserwatorską tj.:

- dom mieszkalny: ul. Jana Kasprowicza 29 (nr ewidencyjny 45/s.74),
- dom mieszkalny: ul. Grabińska 39 (nr ewidencyjny 40/s.74),
- dom mieszkalny: ul. Grabińska 37 (nr ewidencyjny 39/s.74).

Mając na uwadze powyższe, wariant 4 w powiązaniu z wariantem społecznym C nie jest najbardziej racjonalnym rozwiązaniem przebiegu obwodnicy Nowosolnej zarówno pod względem ekonomicznym, społecznym jak i funkcjonalno - ruchowym. Jednocześnie informuję, iż Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi przyjęte uchwałą Nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 r. przewiduje przebieg ul. Brzezińskiej częściowo w śladzie istniejącym, zaś obwodnicy Nowosolnej po południowej stronie ul. Brzezińskiej.

Obecnie dobiegają końca prace projektowe polegające na wprowadzaniu uwag mieszkańców do zaprezentowanej na spotkaniach informacyjnych koncepcji. Kolejnym etapem będzie złożenie wszystkich rozpatrywanych wariantów przebiegu ul. Brzezińskiej oraz obwodnicy Nowosolnej do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która w wydanej decyzji środowiskowej wskaże wariant przyjęty do realizacji, dla którego zostanie opracowany szczegółowy projekt budowlano-wykonawczy. W załączeniu przekazuję mapkę z przebiegiem poszczególnych wariantów.

z wyrazami szacunku

PREZYDENT MIASTA ŁODZI



Hanna ZDANOWSKA

Do wiadomości:

1. Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi,
2. Wydział Organizacyjny
w Departamencie Obsługi i Administracji UMiL,
3. Stowarzyszenie „Przyjazna Komunikacja dla Nowosolnej”,
4. a/a.